



**DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/836**

**z dnia 10 lutego 2026 r.**

**w sprawie procesu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym w Dublinie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 919)*

**(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE<sup>(1)</sup> („rozporządzenie (UE) nr 598/2014”), w szczególności jego art. 8 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 8 sierpnia 2025 r., zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 598/2014, Irlandia przekazała Komisji powiadomienie o zamiarze wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym w Dublinie, zarejestrowane pod numerem referencyjnym Ares(2025)6514967. Przedłożone dokumenty zawierały odniesienia do m.in. decyzji regulacyjnej wydanej przez właściwy organ ds. hałasu powodowanego przez statki powietrzne („ANCA”) w następstwie badania dotyczącego proponowanych ograniczeń operacyjnych, które mają zostać wprowadzone w porcie lotniczym w Dublinie, raportów inspektora stanowiących podstawę decyzji po rozpatrzeniu szeregu odwołań od decyzji regulacyjnej ANCA oraz ostatecznej decyzji komisarza ds. planowania.
- (2) Po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów Komisja skierowała do władz irlandzkich szereg pytań pismem z 31 października 2025 r., zarejestrowanym pod numerem referencyjnym Ares(2025)9354715. Odpowiedzi władz irlandzkich otrzymano 8 grudnia 2025 r. i zarejestrowano pod numerem referencyjnym Ares(2025)10814577.
- (3) Komisja oceniła przedłożone przez władze irlandzkie dokumenty zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 598/2014, w szczególności w odniesieniu do mającej zastosowanie procedury, celów przedmiotowego środka i proporcjonalności proponowanych ograniczeń operacyjnych.
- (4) Cel zmniejszenia hałasu określony w planie działania w zakresie hałasu dla portu lotniczego w Dublinie ma posłużyć ograniczeniu i zmniejszeniu długoterminowego negatywnego wpływu hałasu powodowanego przez samoloty na zdrowie i jakość życia, zwłaszcza w porze nocnej, w ramach zrównoważonego rozwoju portu lotniczego w Dublinie. Będzie to mierzone przede wszystkim w oparciu o liczbę osób odczuwających silną irytację i poważne zakłócenia snu w związku z hałasem powodowanym przez statki powietrzne, szczególnie w porze nocnej. Realizacja przedmiotowego celu wymaga również zmniejszenia liczby osób narażonych na hałas powodowany przez statki powietrzne powyżej poziomów 55 dB L<sub>night</sub> i 65 dB L<sub>den</sub> w porównaniu z warunkami odnotowanymi w 2019 r.
- (5) Po przeprowadzeniu oceny ANCA stwierdził – co znalazło odzwierciedlenie w jego decyzji regulacyjnej opublikowanej w dniu 20 czerwca 2022 r. – że do osiągnięcia celu konieczne są poniższe środki:
  - system kwot hałasu z rocznym limitem kwot wynoszącym 16 260 w godzinach 23.00–06.59 (ograniczenie operacyjne),
  - północna droga startowa nie może być wykorzystywana na potrzeby startów ani lądowań między godz. 00.00 a godz. 05.59, z wyjątkiem określonych sytuacji (takich jak względy bezpieczeństwa, kwestie obsługi technicznej, wyjątkowe warunki ruchu lotniczego itp.) (ograniczenie operacyjne),
  - dobrowolny program dotacji na izolację akustyczną budynków mieszkalnych (środek planowania przestrzennego).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 173 z 12.6.2014, s. 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj>.

- (6) An Comisiún Pleanála („ACP”), organ odwoławczy do celów art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 598/2014, w następstwie otrzymanych przezeń odwołań od decyzji regulacyjnej ANCA, uznaje, powołując się na argumenty przedstawione w raportach inspektora, że wyznaczony przez ANCA cel ochrony przed hałasem można osiągnąć za pomocą środków zawartych w decyzji regulacyjnej ANCA. ACP uważa jednak, iż pomiary parametrów  $L_{\text{night}}$  i  $L_{\text{den}}$  nie uwzględniają w wystarczającym stopniu wpływu proponowanych środków na dodatkowe nocne starty i lądowania skutkujące dodatkowymi wybudzeniami w porze nocnej. ACP wprowadza w związku z tym dodatkowy wskaźnik hałasu,  $LA_{\text{max}}$ , aby uwzględnić dodatkowe wybudzenia, i stwierdza, że konieczne jest dodanie kolejnego ograniczenia operacyjnego, a mianowicie rocznego limitu operacji nocnych wynoszącego 35 672.
- (7) W piśmie z 31 października 2025 r. <sup>(2)</sup> Komisja zapytała, czy ACP rozważył jakiegokolwiek alternatywne, mniej restrykcyjne środki służące osiągnięciu celu redukcji hałasu z uwzględnieniem dodatkowego wskaźnika hałasu. Pismem z dnia 8 grudnia 2025 r. ACP odpowiedział, że jedynymi środkami, które wzięto pod uwagę, są środki, które zostały zaproponowane przez władze portu lotniczego w Dublinie we wniosku planistycznym (system kwot hałasu, ograniczenia w korzystaniu z północnej drogi startowej w godz. 00.00–05.59 oraz program dotacji na nocną izolację akustyczną budynków mieszkalnych) i które zostały już uwzględnione przez ANCA w jego ocenie.
- (8) Zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 598/2014 państwa członkowskie określają poziom ochrony przed hałasem w danym porcie lotniczym, uwzględniając w stosownych przypadkach plan działania w zakresie hałasu. Przepisy art. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE <sup>(3)</sup> oraz załącznika V do tej dyrektywy, odczytywane łącznie z art. 5 i 6 dyrektywy 2002/49/WE oraz załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 598/2014, wymagają, aby metody oceny wskaźników hałasu obejmowały co najmniej skutki dla zdrowia określone za pomocą wskaźników  $L_{\text{den}}$  i  $L_{\text{night}}$ , wyszczególnione w załącznikach II i III do dyrektywy 2002/49/WE. Przepisy załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 598/2014, odczytywane łącznie z dyrektywą 2002/49/WE, zezwalają również na stosowanie dodatkowych wskaźników, takich jak  $LA_{\text{max}}$ , opartych na obiektywnych podstawach.
- (9) Zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) nr 598/2014 państwa członkowskie nie mogą stosować ograniczeń operacyjnych przed przeanalizowaniem innych środków zgodnych ze zrównoważonym podejściem. Ma to na celu określenie najbardziej opłacalnego środka lub najbardziej opłacalnej kombinacji środków.
- (10) ACP stwierdził, że roczny limit operacji nocnych, który stanowi ograniczenie operacyjne, jest niezbędny do realizacji celu ochrony przed hałasem, biorąc pod uwagę wskaźnik  $LA_{\text{max}}$ , bez oceny, czy środki z pozostałych trzech filarów zrównoważonego podejścia mogłyby osiągnąć ten cel, co jest sprzeczne z art. 5 ust. 3 lit. a)–c) rozporządzenia (UE) nr 598/2014.
- (11) W związku z tym Komisja jest zdania, że proces wprowadzania przez władze irlandzkie ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym w Dublinie nie jest zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 598/2014 oraz że właściwe organy irlandzkie powinny przeanalizować niniejszą decyzję i poinformować Komisję o swoich zamiarach przed wprowadzeniem ograniczeń operacyjnych.
- (12) Aby uniknąć wątpliwości, niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla przyszłej oceny Komisji dotyczącej spoczywającego na władzach irlandzkich obowiązku pełnego przestrzegania przepisów rozporządzenia (UE) nr 598/2014,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

1. Ograniczenia operacyjne w porcie lotniczym w Dublinie, które Irlandia zamierza wprowadzić i o których powiadomiła w dniu 8 sierpnia 2025 r., nie są w pełni zgodne z procedurą określoną w rozporządzeniu (UE) nr 598/2014 w zakresie, w jakim Irlandia nie rozważyła środków innych niż ograniczenia operacyjne zgodnie z art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.

<sup>(2)</sup> Ares(2025)9354715.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj>).

2. Irlandia przeanalizuje niniejszą decyzję i powiadomi Komisję o swoich zamiarach przed wprowadzeniem wskazanych ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym w Dublinie.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Irlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 lutego 2026 r.

*W imieniu Komisji*  
Apostolos TZITZIKOSTAS  
*Członek Komisji*

\_\_\_\_\_